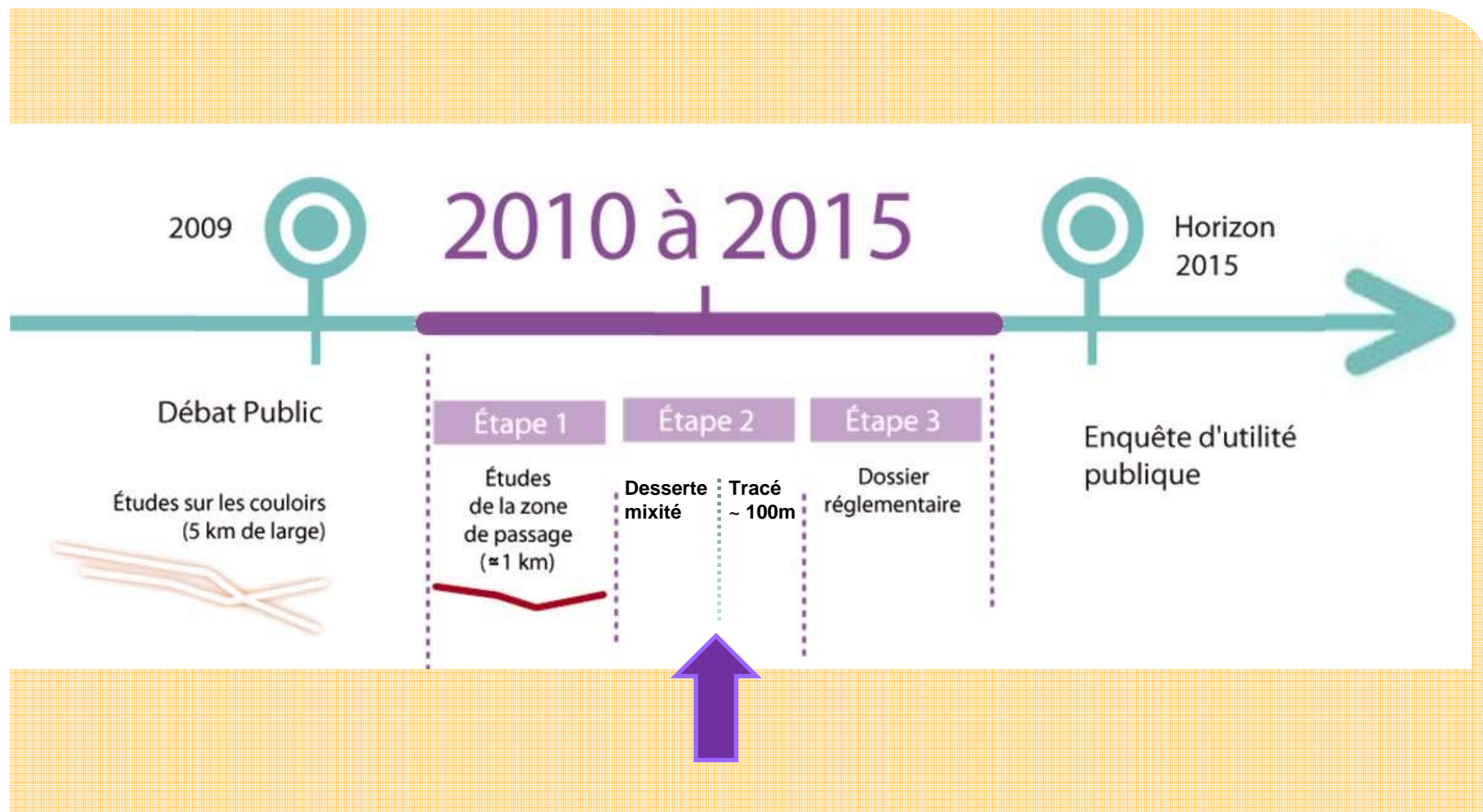


Comité de pilotage n° 6
Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Montpellier – 8 octobre 2012

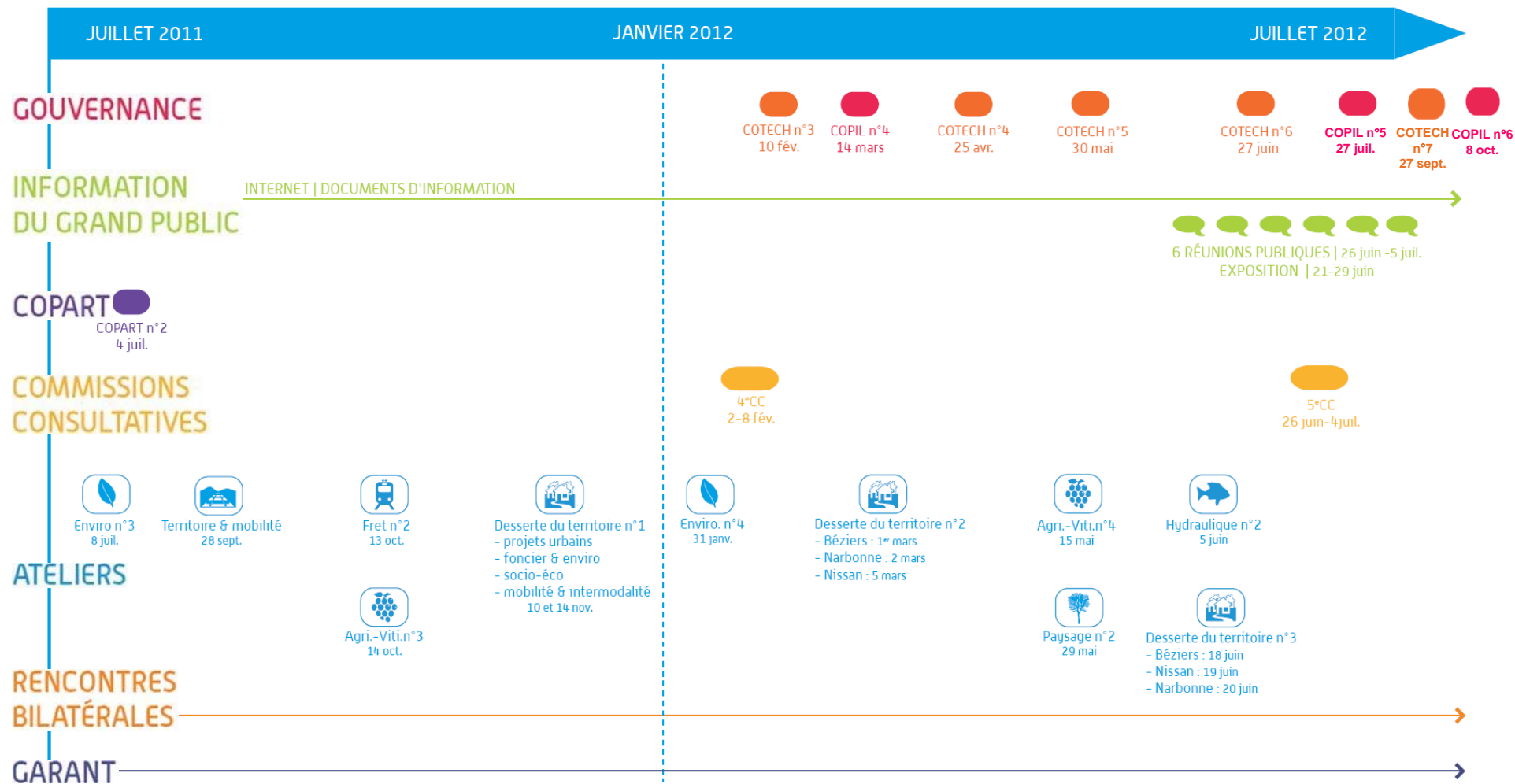
Déroulé de la présentation RFF

- ➔ **Calendrier du projet**
- ➔ **Rappel de la décision ministérielle du 14 / 11 /2011**
- ➔ **Scénarios et Compatibilité Desserte / Mixité**
- ➔ **Proposition de 5 scénarios par le COTECH**

Grandes étapes du projet



Concertation et gouvernance



Concertation et gouvernance

- ➔ Gares et mixité : COPIL le 27 juillet 2012
COPIL le 8 octobre 2012

Décision ministérielle : fin 2012

- ➔ Etape suivante : Analyse Multicritères des Tracés

Déroulé de la présentation RFF

Calendrier du projet

 **Rappel de la décision ministérielle du 14 / 11 /2011**

Scénarios et Compatibilité Desserte / Mixité

Proposition de 5 scénarios par le COTECH

Décision ministérielle Etape 1 – 14 novembre 2011

La desserte du territoire (1/2)

« *conception technique apte à 350 km/h sur l'ensemble du parcours* »

« *Economie globale des différents scénarios de desserte des agglomérations de Béziers, Narbonne et Perpignan :*

- *montants d'investissement associés,*
- *perspectives de fréquentation,*
- *capacité à constituer des arrêts attractifs,*
- *impacts sur l'exploitation ferroviaire*

... »

Décision ministérielle Etape 1 – 14 novembre 2011

La desserte du territoire (2/2)

« préciser les modalités de desserte ... :

- Agglomération de Béziers : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Villeneuve-lès-Béziers ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;
- Agglomération de Narbonne : desserte par la gare centre, par une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières ou par une gare nouvelle située sur le secteur de Nissan-lez-Ensérune ;
- Agglomération de Perpignan : desserte par la gare centre telle que privilégiée à la suite du débat public et possibilité de réaliser une gare nouvelle sur la ligne nouvelle située sur le secteur de Rivesaltes. »

Déroulé de la présentation RFF

Calendrier du projet

Rappel de la décision ministérielle du 14 / 11 /2011



Scénarios et Compatibilité Desserte / Mixité

1 - pour les Pyrénées Orientales et Perpignan

2 - pour Béziers et Narbonne

Proposition de 5 scénarios par le COTECH

Possibilité de réaliser une gare nouvelle à Rivesaltes (1/3)

- ➔ **Desserte par la gare centre de Perpignan en réservant la possibilité d'une halte à Rivesaltes à long terme**
- ➔ **Mixité du projet LNMP dans la plaine du Roussillon**

Possibilité de réaliser une gare nouvelle à Rivesaltes (2/3)

- ➔ **Pas d'augmentation de desserte mais répartition des arrêts** entre Perpignan centre et Rivesaltes (26 / 14 contre 40 à 42 à Perpignan centre)
- ➔ **Perte de trafic** pour les gares des Pyrénées Orientales avec Rivesaltes (- 200 000 voyageurs)
- ➔ **Contraintes environnementales** identifiées sur le site de 1995,
- ➔ **Augmentation des déplacements** pour le rabattement vers la gare

Possibilité de réaliser une gare nouvelle à Rivesaltes (3/3)

- ➔ La mixité du projet LNMP dans la plaine du Roussillon permettrait de détourner les flux de transit fret de la gare centre
- ➔ Possibilité de créer le raccordement « I » + faisceau « fret » en fonction de la montée en charge :
 - des trafics fret venant de l'Espagne
 - des trafics « voyageur » en gare centre de Perpignan
- ➔ La mixité de la plaine du Roussillon permet le développement de l'offre voyageur à moyen et long terme en gare centre

Déroulé de la présentation RFF

Calendrier du projet

Rappel de la décision ministérielle du 14 / 11 /2011



Scénarios et Compatibilité Desserte / Mixité

1 - pour les Pyrénées Orientales et Perpignan

2 – pour Béziers et Narbonne

Proposition de 5 scénarios par le COTECH

28 Scénarios combinatoires mixité / desserte

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTÉ	Gares centres					
	1 gare nouvelle	Béziers Est				
		Nissan				
		Narbonne viaduc				
		Narbonne à plat				
	2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc				
		Béziers Est + Narbonne à plat				

Incompatibilité de la mixité au Sud de Narbonne – Scénarios gare centre et Narbonne ouest à plat

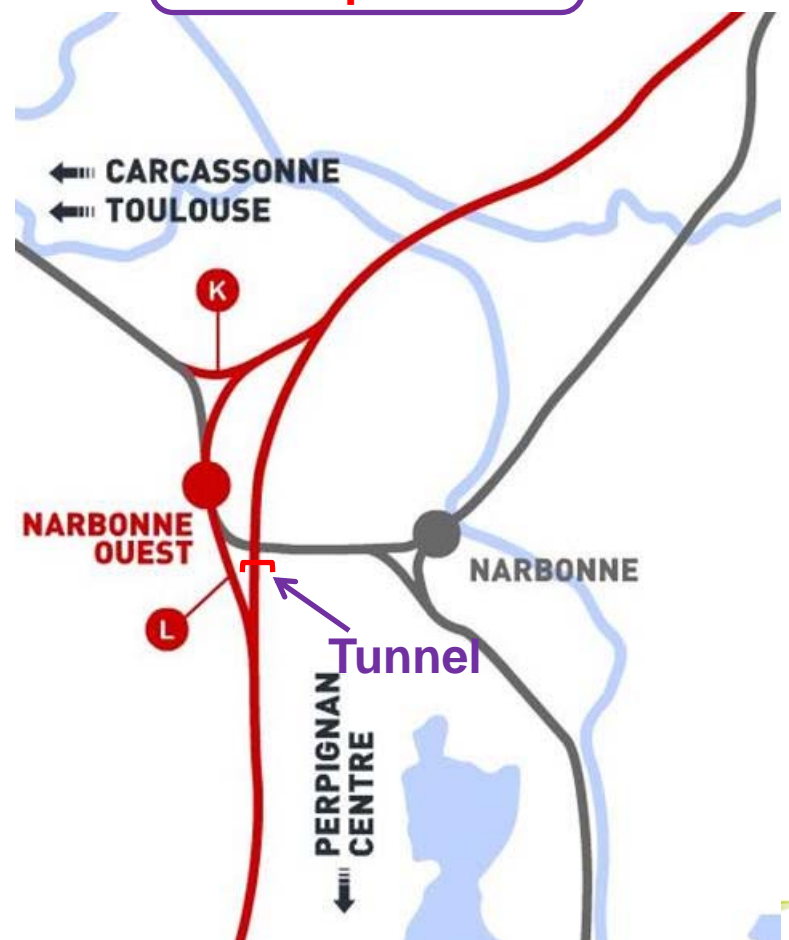
- ➔ La **mixité au sud** de Narbonne est **incompatible** avec **le scénario gare centre**
- ➔ La **mixité au sud** de Narbonne est **incompatible** avec **le site de gare nouvelle n°2** à Narbonne ouest

Incompatibilité de la mixité au Sud de Narbonne – Scénarios gare centre et Narbonne ouest à plat

Gare centre



Narbonne ouest
à plat



Compatibilité desserte / mixité

Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTE	Gares centres				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est				
		Nissan				
		Narbonne viaduc				
		Narbonne à plat				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
	2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc				
		Béziers Est + Narbonne à plat				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne

Scénarios gare centre + mixité jusqu'à Béziers ou Nissan

- ➔ Tous les Trains Régionaux circulent sur Ligne Classique (*80 tr/jour, 2 sens – offre du CR LR*)
- ➔ La majorité des TAGV desservent les Gares Centre via la Ligne Classique (*34 tr/jour soit 54%*)
- ➔ Tous les trains de marchandises circulent sur Ligne Classique (*140 tr/j, 2sens*)
- ➔ Sur un total de 292 trains/jour sur le corridor, **87% circulerait sur LC (soit 254)** entre Béziers et Narbonne

Scénarios de desserte gare centre



Coût de la desserte Béziers-Narbonne par les gares centres estimé à 2 300 M€ soit :

- + 300 M€ par rapport à une desserte via Nissan

- entre + 100 et + 300 M€ par rapport à une desserte via Béziers Est + Narbonne Ouest

Compatibilité desserte / mixité

Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTÉ	Gares centres	Concentration circulations sur LC Béziers-Narbonne	Concentration circulations sur LC Nissan-Narbonne		Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est				
		Nissan				
		Narbonne viaduc				
		Narbonne à plat				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
	2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc				
		Béziers Est + Narbonne à plat				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne

Scénario 1 gare nouvelle à Béziers

- ➔ Narbonne est desservie par sa gare centre via les raccordements D à Nissan et H à Narbonne Sud
- ➔ Narbonne est desservie par **40 TAGV** contre **60 avec une gare nouvelle** à Narbonne ouest
- ➔ La création des raccordements D et H représente un **coût à minima de 260 M€**

Compatibilité desserte / mixité

Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTÉ	Gares centres	Concentration circulations sur LC Béziers-Narbonne	Concentration circulations sur LC Nissan-Narbonne		Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires
		Nissan				
		Narbonne viaduc				
		Narbonne à plat				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
	2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc				
		Béziers Est + Narbonne à plat				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne

Scénario 1 gare nouvelle à Narbonne ouest

- ➔ **Béziers est desservie** par sa gare centre et **uniquement via la LC** depuis Montpellier et Narbonne
- ➔ Béziers n'est desservie que par **24 TGV** (contre 58 avec un scénario avec 2 GN)
- ➔ Le **raccordement à Nissan** permettant de rejoindre LNMP après avoir desservi Béziers centre **est situé dans les basses plaines de l'Aude**

Compatibilité desserte / mixité

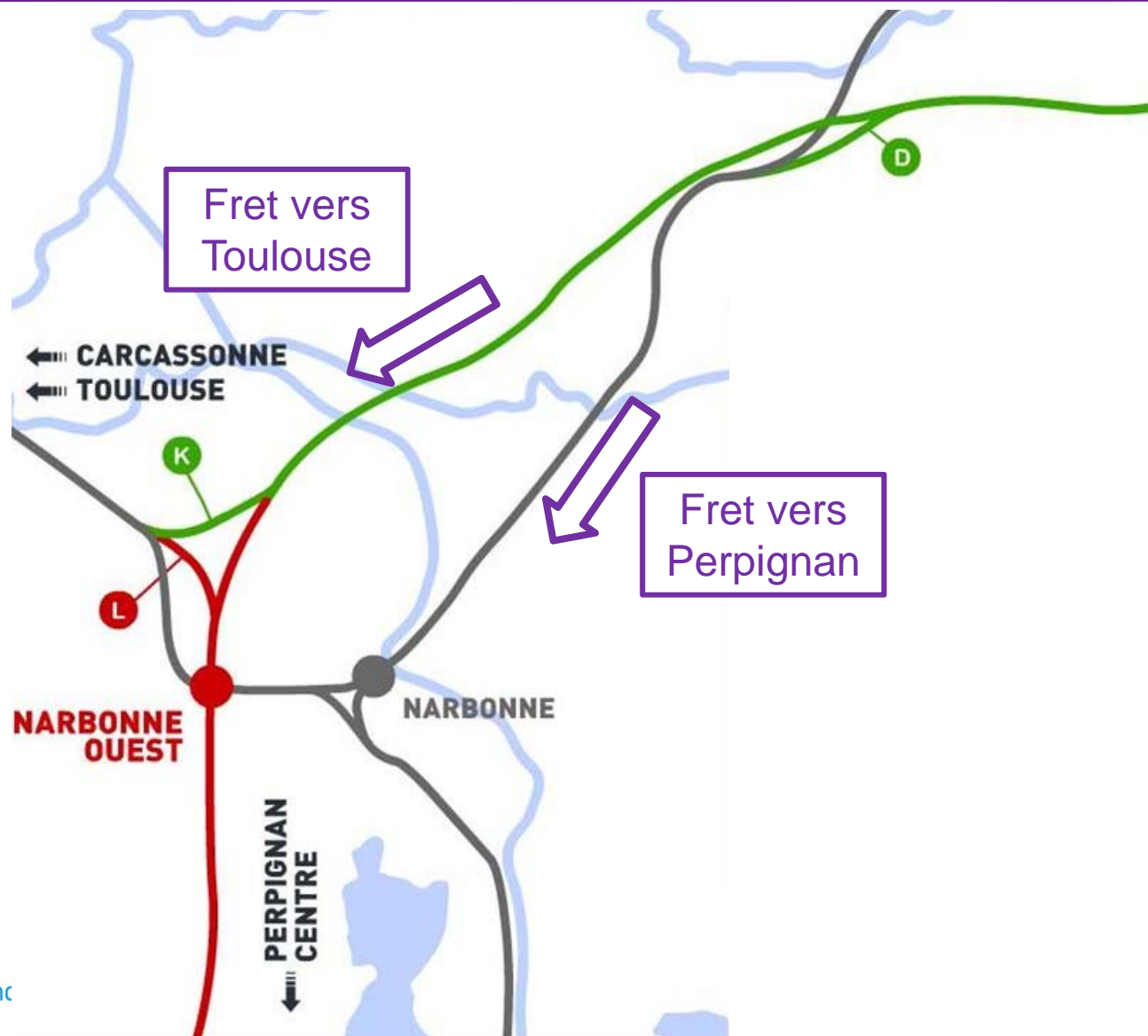
Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTE	Gares centres	Concentration circulations sur LC Béziers-Narbonne	Concentration circulations sur LC Nissan-Narbonne		Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires
		Nissan				
		Narbonne viaduc	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois
		Narbonne à plat	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
		2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc			
	Béziers Est + Narbonne à plat				Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	

Scénarios mixtes jusqu'à Narbonne

- ➔ La mixité jusqu'à Narbonne représente un **coût supplémentaire de 70 M€ à 170 M€** par rapport à un arrêt de la mixité à Nissan
- ➔ La mixité jusqu'à Narbonne **concerne uniquement les trains de fret vers Toulouse**
- ➔ Pour faire circuler les trains de fret en direction de l'Espagne sur cette section, nécessité de **créer le raccordement H et de modifier le raccordement Sud de Narbonne** (en milieu urbain)

Circulation des flux fret (exemple)



Compatibilité desserte / mixité

Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTE	Gares centres	Concentration circulations sur LC Béziers-Narbonne	Concentration circulations sur LC Nissan-Narbonne	Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires
		Nissan			Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire	
		Narbonne viaduc	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois
		Narbonne à plat	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
		2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc			Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire
	Béziers Est + Narbonne à plat			Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	

Compatibilité desserte / mixité

Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTE	Gares centres	Concentration circulations sur LC Béziers-Narbonne	Concentration circulations sur LC Nissan-Narbonne	Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires
		Nissan		Investissement supplémentaires sans gain trafic	Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire	
		Narbonne viaduc	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois
		Narbonne à plat	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
		2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc			Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire
	Béziers Est + Narbonne à plat			Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	

— Déroulé de la présentation RFF

Calendrier du projet





Rappel de la décision ministérielle du 14 / 11 /2011

Scénarios et Compatibilité Desserte / Mixité

 **Proposition de 5 scénarios par le COTECH**

Proposition du COTECH n°7 du 27/09/12

Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTE	Gares centres	Concentration circulations sur LC Béziers-Narbonne	Concentration circulations sur LC Nissan-Narbonne	Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne	
	1 gare nouvelle	Béziers Est	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires	Dégradation de la desserte du narbonnais + investissements complémentaires
		Nissan		Investissement supplémentaires sans gain trafic	Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire	
		Narbonne viaduc	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois
		Narbonne à plat	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Dégradation de la desserte du biterrois	Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne
		2 Gares nouvelles	Béziers Est + Narbonne viaduc			Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire
	Béziers Est + Narbonne à plat		Coût supplémentaire pour un flux fret minoritaire			Incompatible avec la mixité au sud de Narbonne

Capacité résiduelle sur le corridor

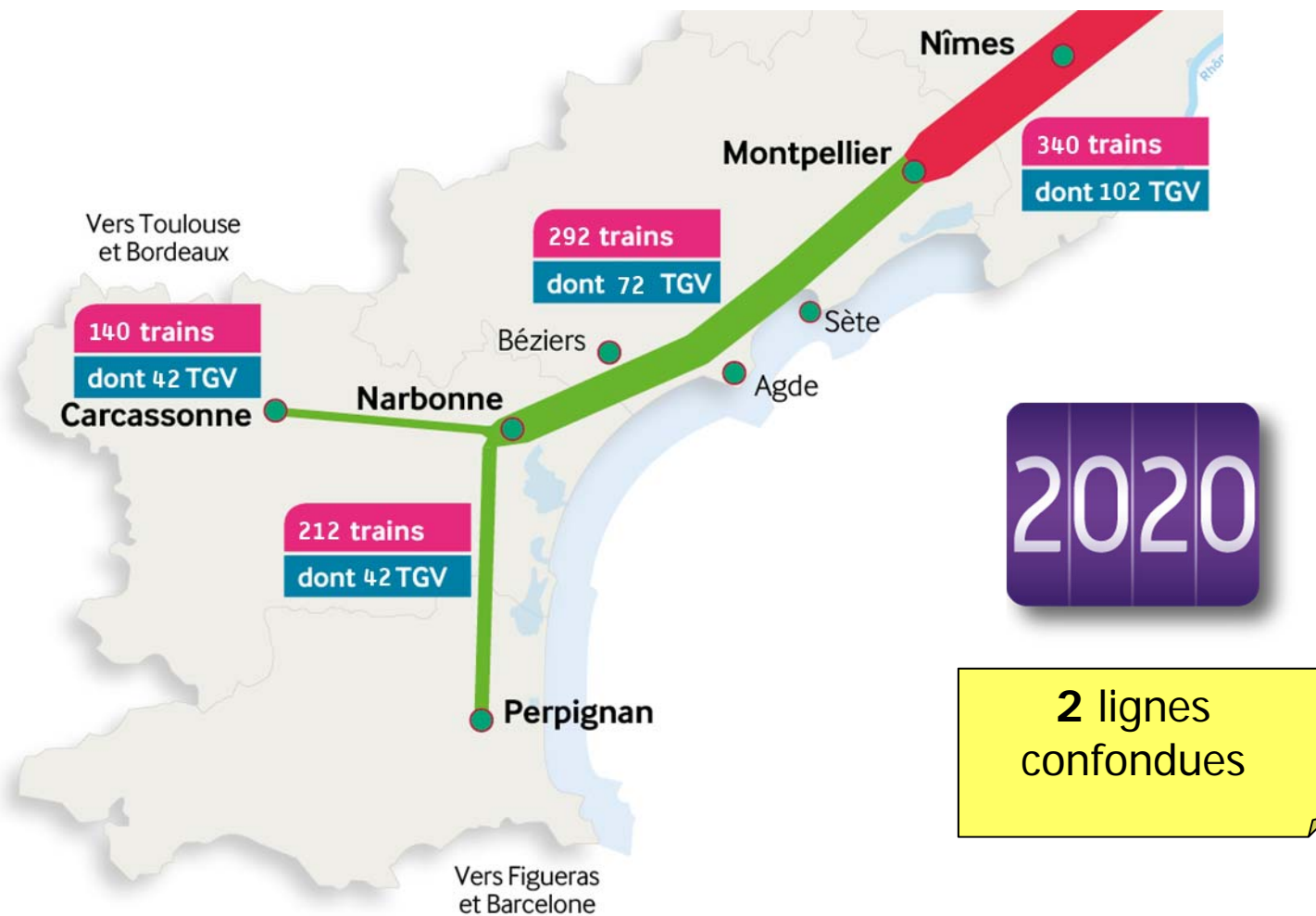


Exploitation du doublet de ligne

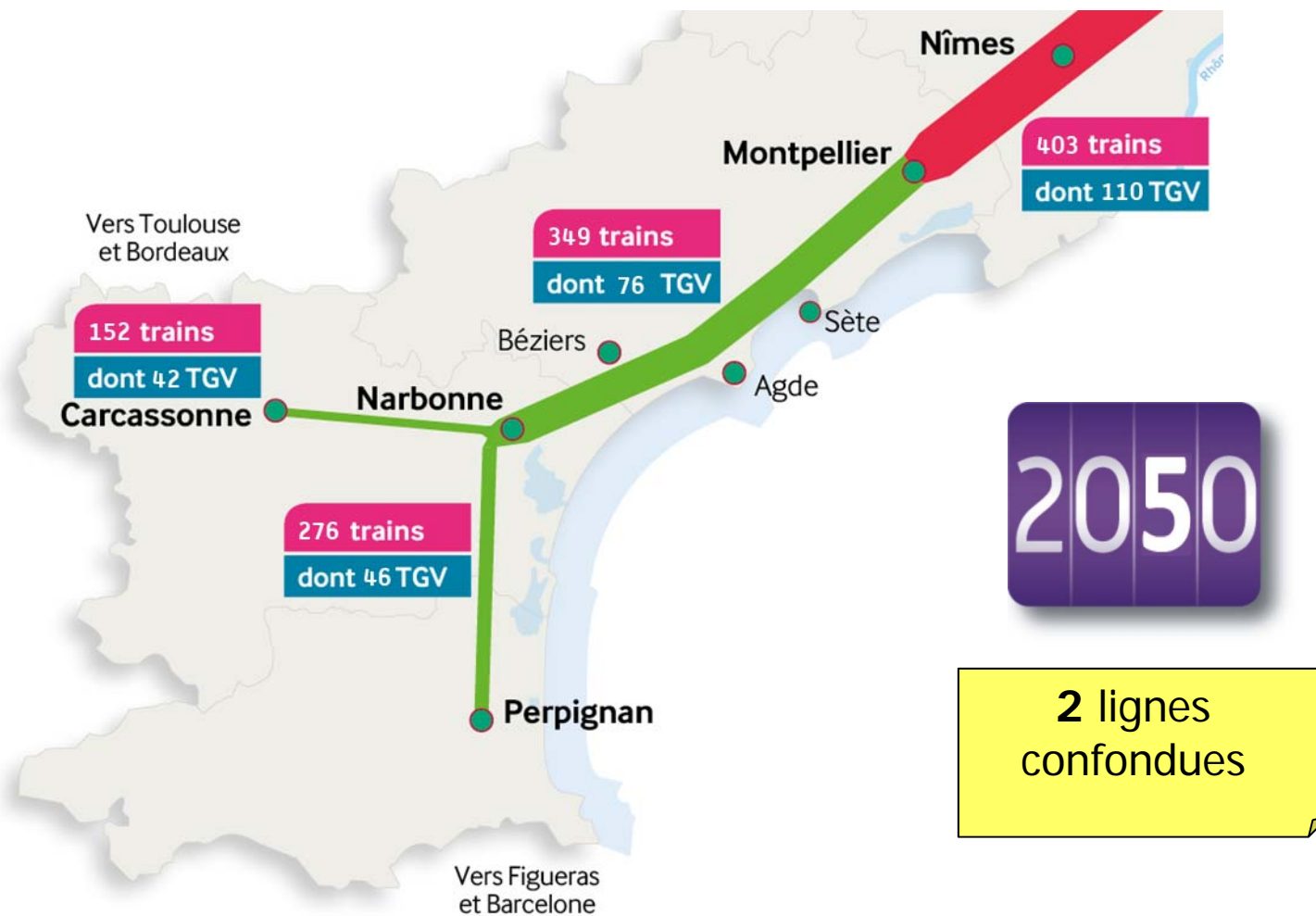
- Répond aux besoins 2020 et 2050
- Présence de capacité résiduelle en 2050
- Amélioration de la fiabilité du doublet de ligne avec la mixité

Circulations sur le corridor LR en 2020

(trains / jour, 2 sens, avec projet LNMP)

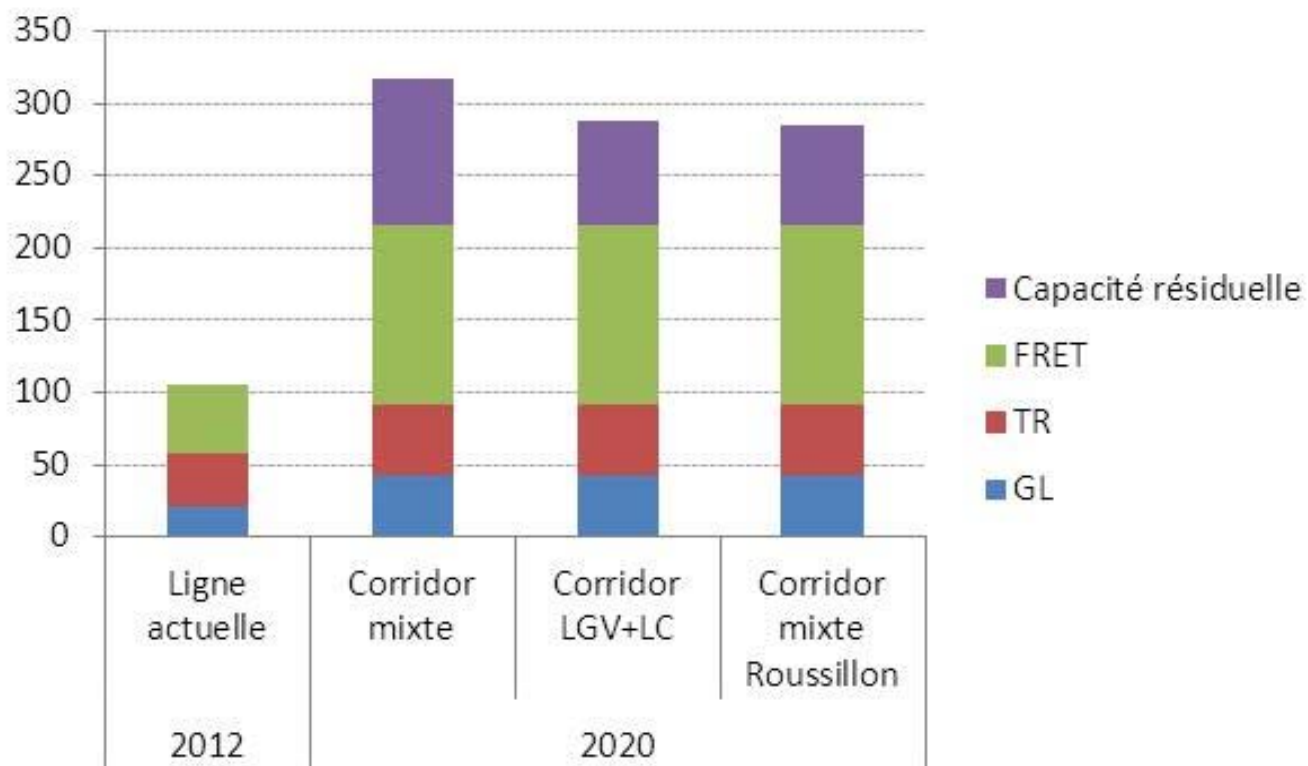


Circulations sur le corridor LR en 2050 (trains / jour, 2 sens, avec projet LNMP)



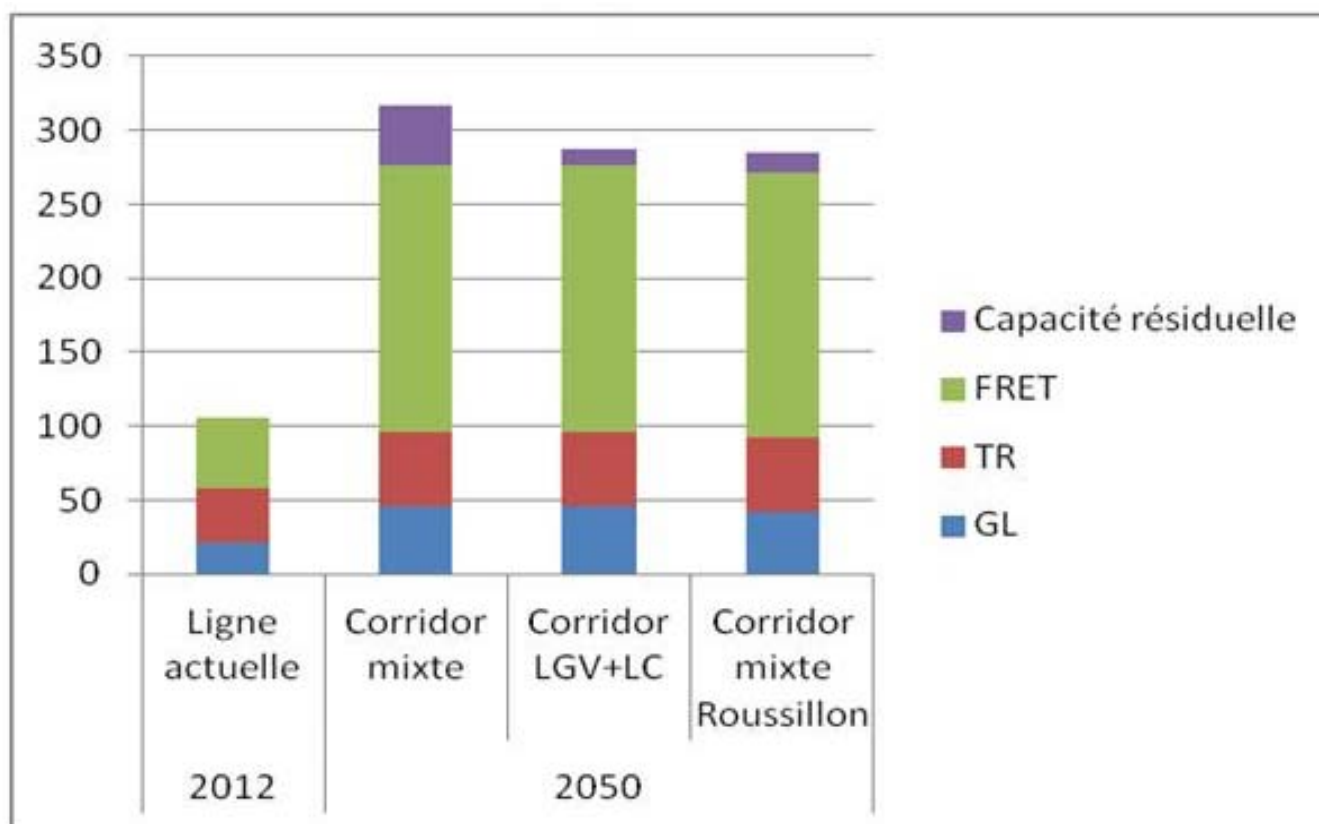
Capacité résiduelle sur le corridor mixte

Capacité du doublet de ligne
entre Narbonne et Perpignan (trains/jour 2 sens)



Capacité résiduelle sur le corridor mixte

Capacité du doublet de ligne
entre Narbonne et Perpignan (trains/jour 2 sens)



Capacité résiduelle au-delà de 2050



Ces 5 scénarios permettent :

- Le **développement des services voyageurs régionaux**
(desserte péri-urbaine et intercity avec +10 TR/j par rapport au Débat Public)
- Le développement de services grandes lignes
(nouveaux opérateurs)
- Le développement du fret ferroviaire depuis :
 - **les ports de Sète et Port-la-Nouvelle**
 - **les chantiers de transport combiné (CTC Perpignan, Le Boulou)**
 - **Les zones d'activités embranchées, zones logistiques**
- De répondre à une ambition plus forte de report modal

Mixité au Sud de Narbonne



La mixité nécessite les adaptations suivantes

- Profil en long plus plat d'où une augmentation des linéaires d'ouvrages d'art non courant (viaducs, tunnels)
- Bassin de rétention pour gérer des pollutions accidentelles
- Renfort des protections acoustiques
- Construction d'équipements spécifiques (faisceau fret, raccordements dédiés)



Sur la séquence Salses - Montredon, le linéaire de tunnel passe de **1 km** (voy médian) à **13,2 km** (mixte littorale)

Différentiel de coût entre scénarios

- ➔ 1 gare nouvelle à Nissan + mixité jusqu'à Béziers : 0 €
- ➔ 1 gare nouvelle à Nissan + mixité de Montpellier à Perpignan : + 1 230 M€
- ➔ 2 gares nouvelles (Béziers Est + Narbonne Ouest) + mixité jusqu'à Béziers : entre + 50 M€ et + 80 M€
- ➔ 2 gares nouvelles (Béziers Est + Narbonne Ouest) + mixité jusqu'à Nissan : entre + 170 M€ et + 200 M€
- ➔ 2 gares nouvelles (Béziers Est + Narbonne Ouest) + mixité de Montpellier à Perpignan: + 1 400 M€

Retenir 1 scénario parmi les 5 proposés

Tous les scénarios permettent une mixité dans la plaine du Roussillon

		MIXITE				
		<i>de Montpellier à Béziers</i>	<i>de Montpellier à Nissan</i>	<i>de Montpellier à Narbonne</i>	<i>de Montpellier à Perpignan</i>	
DESSERTE	Gares centres					
	1 gare nouvelle	Béziers Est				
		Nissan	▽			
		Narbonne viaduc				
		Narbonne à plat				
		2 Gares nouvelles	○	△		
	Béziers Est + Narbonne viaduc					
	Béziers Est + Narbonne à plat					

Planning court terme

8 oct. 2012

Comité de pilotage n°6

Préparation du dossier de consultation

25 oct. 2012

Lancement de la consultation formelle

19 nov. 2012

Comité partenarial d'information

7 déc. 2012

Fin de la consultation formelle

Elaboration du rapport du Préfet de région

21 déc. 2012

Envoi du rapport au ministre des transports

Décision ministérielle n°2 sur les gares et la mixité

Tracés: étude et concertation

Enquête publique

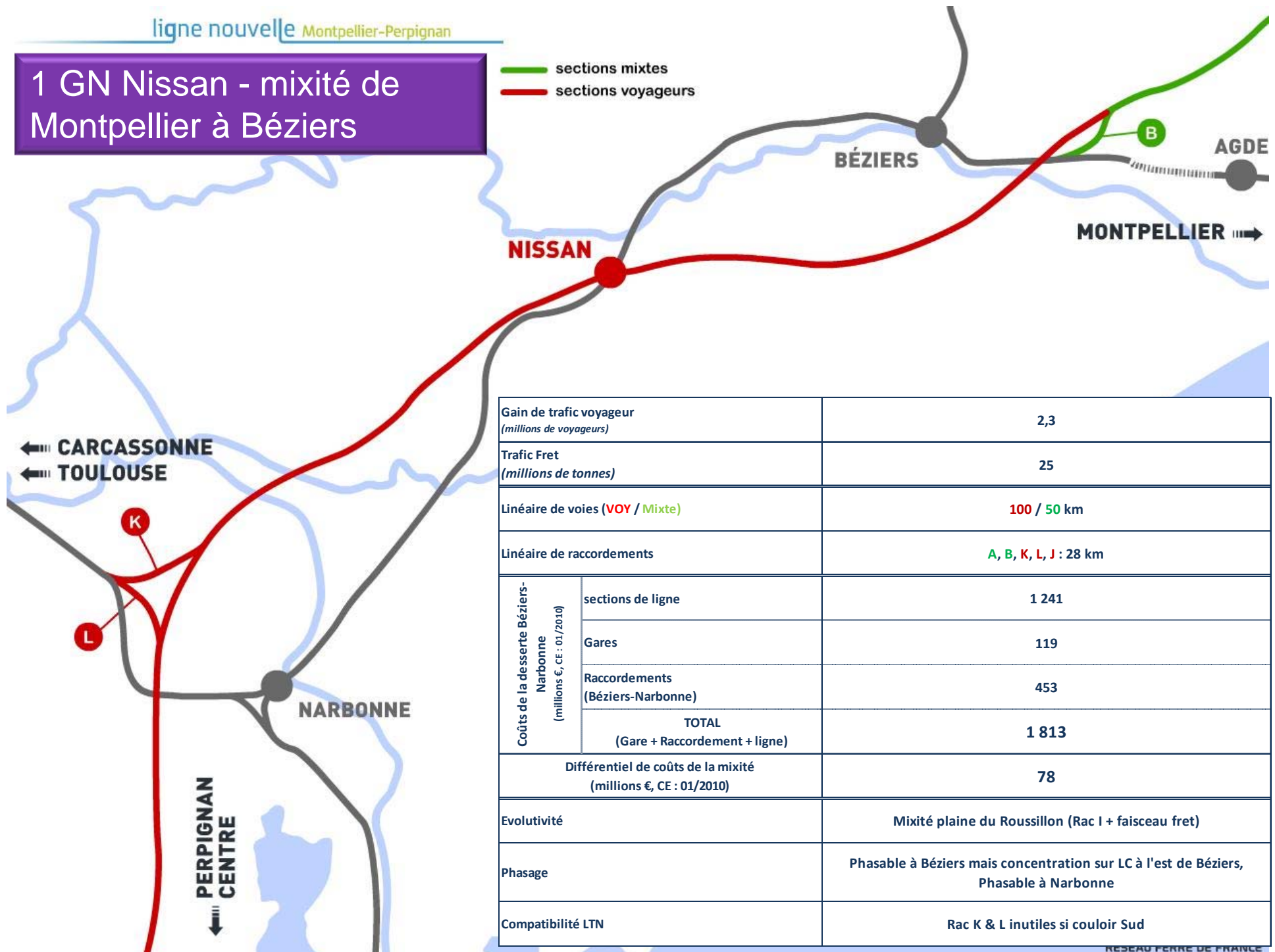


LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
 SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSK
 — PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
 LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – N
 BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — FR
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORI
 BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HEUSTOI

scénarios

1 GN Nissan - mixité de Montpellier à Béziers

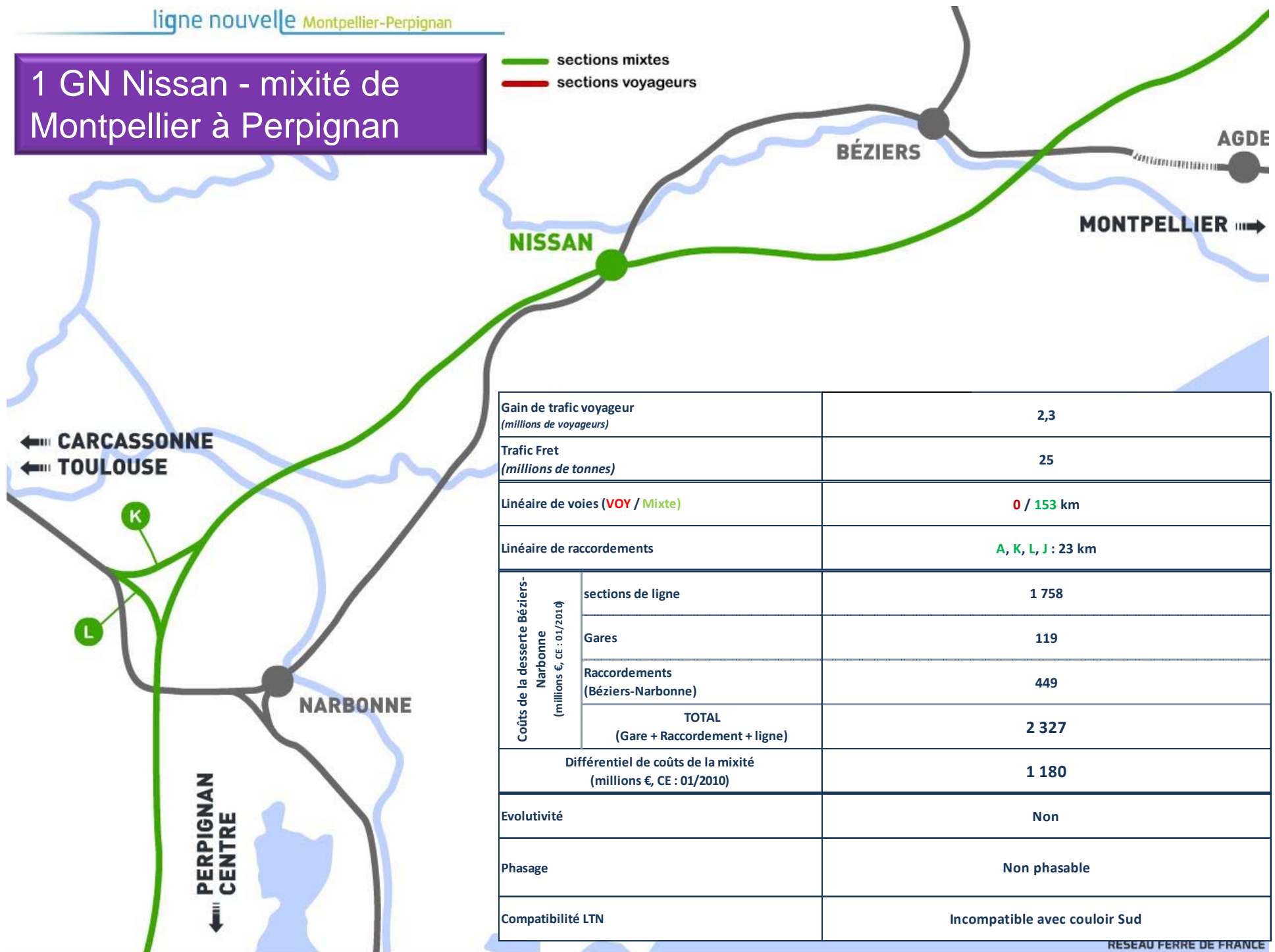
— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	2,3	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	100 / 50 km	
Linéaire de raccordements	A, B, K, L, J : 28 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 241
	Gares	119
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	453
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 813
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	78	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasable à Béziers mais concentration sur LC à l'est de Béziers, Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	Rac K & L inutiles si couloir Sud	

1 GN Nissan - mixité de Montpellier à Perpignan

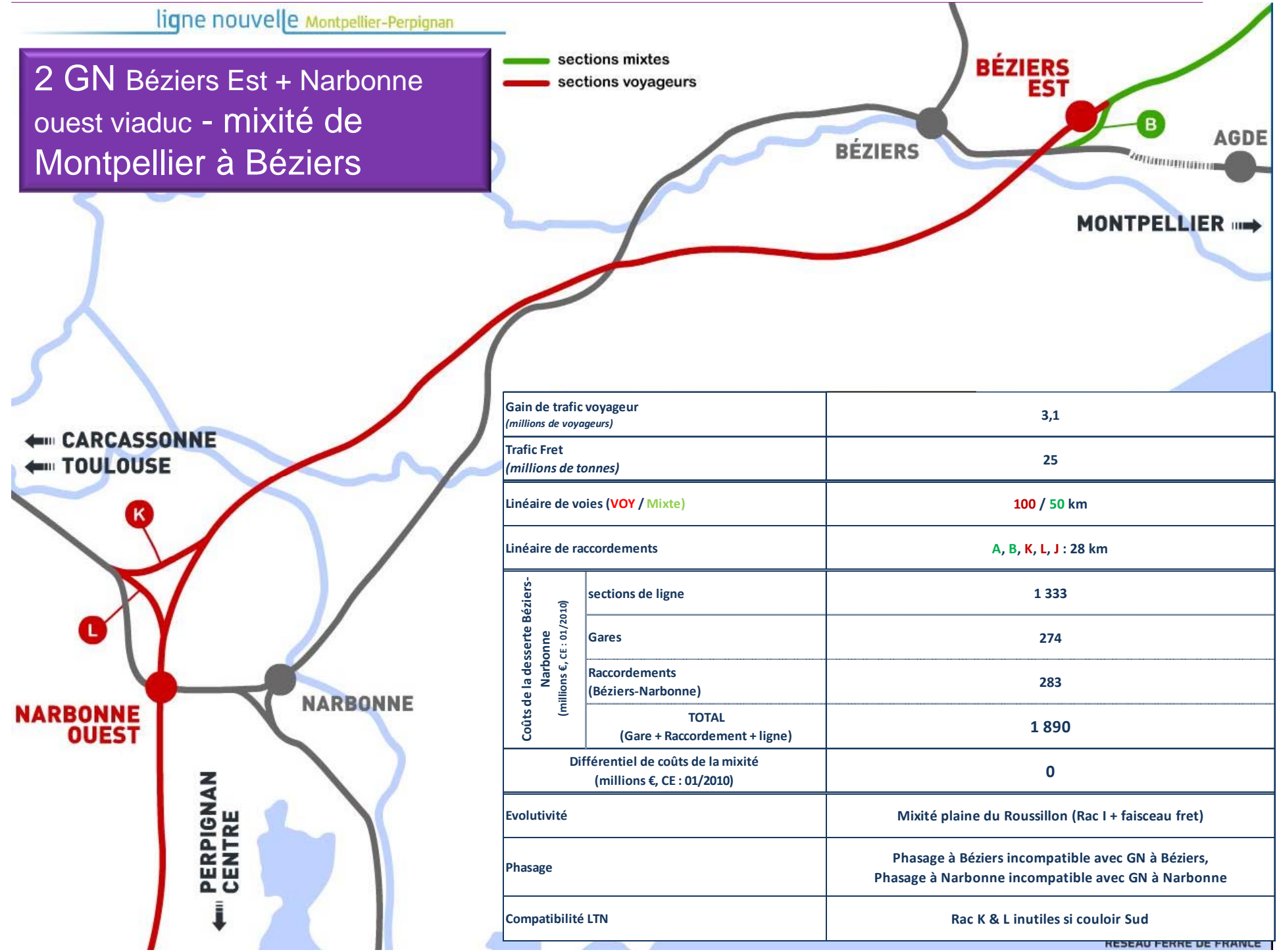
- sections mixtes
- sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	2,3	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	0 / 153 km	
Linéaire de raccordements	A, K, L, J : 23 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 758
	Gares	119
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	449
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 327
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	1 180	
Evolutivité	Non	
Phasage	Non phasable	
Compatibilité LTN	Incompatible avec couloir Sud	

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Béziers

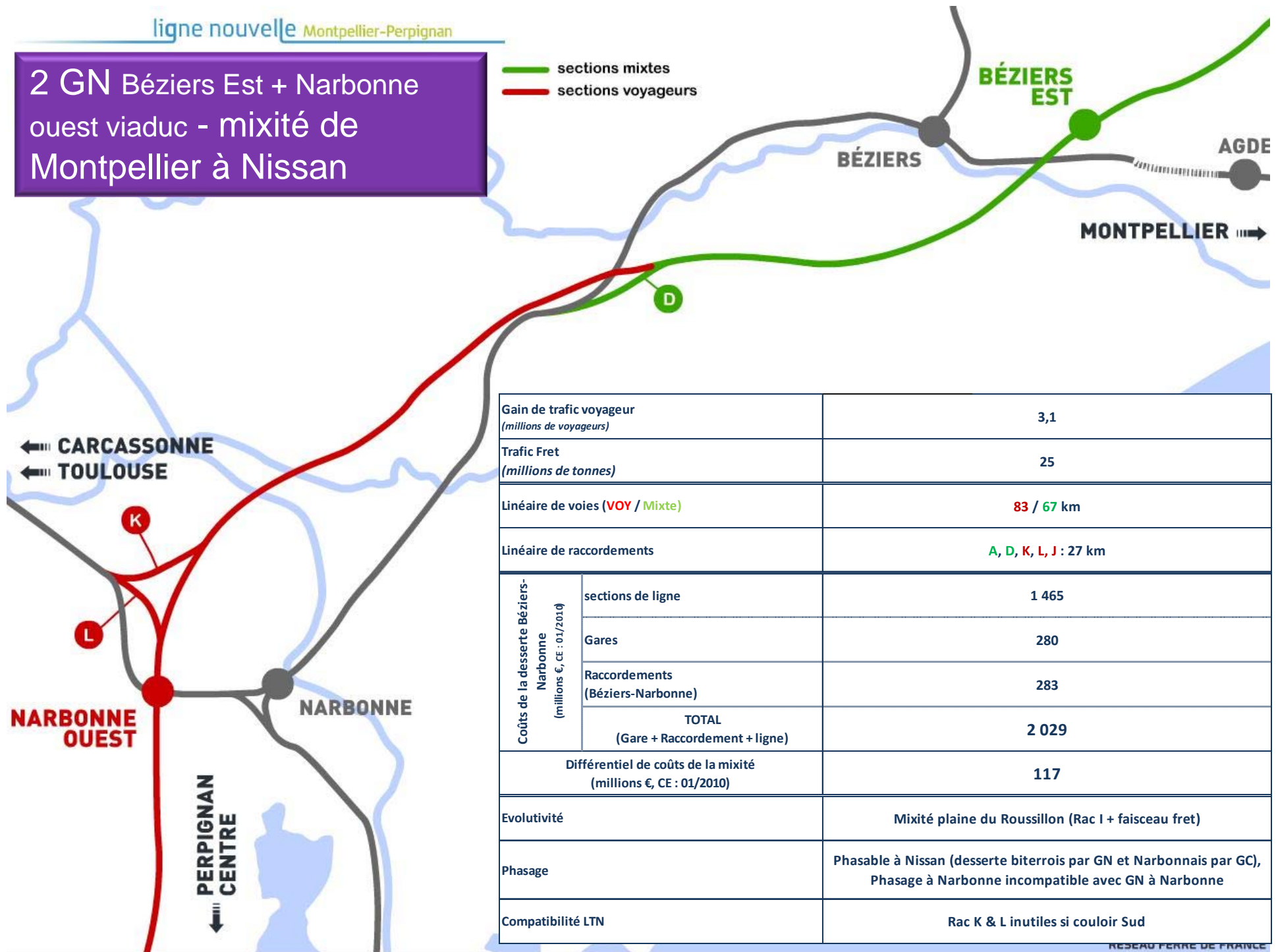
— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	100 / 50 km	
Linéaire de raccordements	A, B, K, L, J : 28 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 333
	Gares	274
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	283
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 890
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	0	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasage à Béziers incompatible avec GN à Béziers, Phasage à Narbonne incompatible avec GN à Narbonne	
Compatibilité LTN	Rac K & L inutiles si couloir Sud	

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Nissan

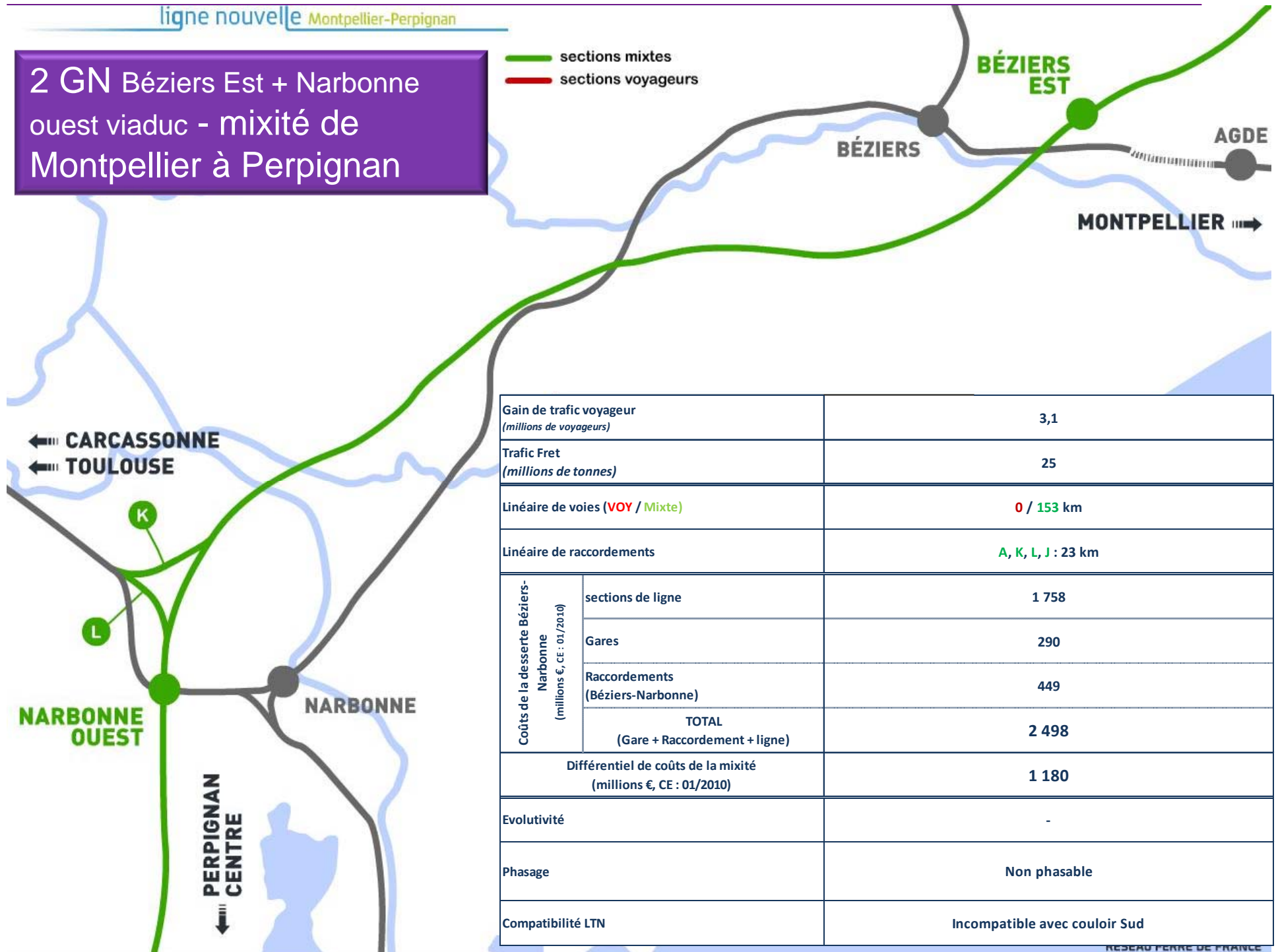
- sections mixtes
- sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	83 / 67 km	
Linéaire de raccordements	A, D, K, L, J : 27 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 465
	Gares	280
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	283
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 029
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	117	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasage à Narbonne incompatible avec GN à Narbonne	
Compatibilité LTN	Rac K & L inutiles si couloir Sud	

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest viaduc - mixité de Montpellier à Perpignan

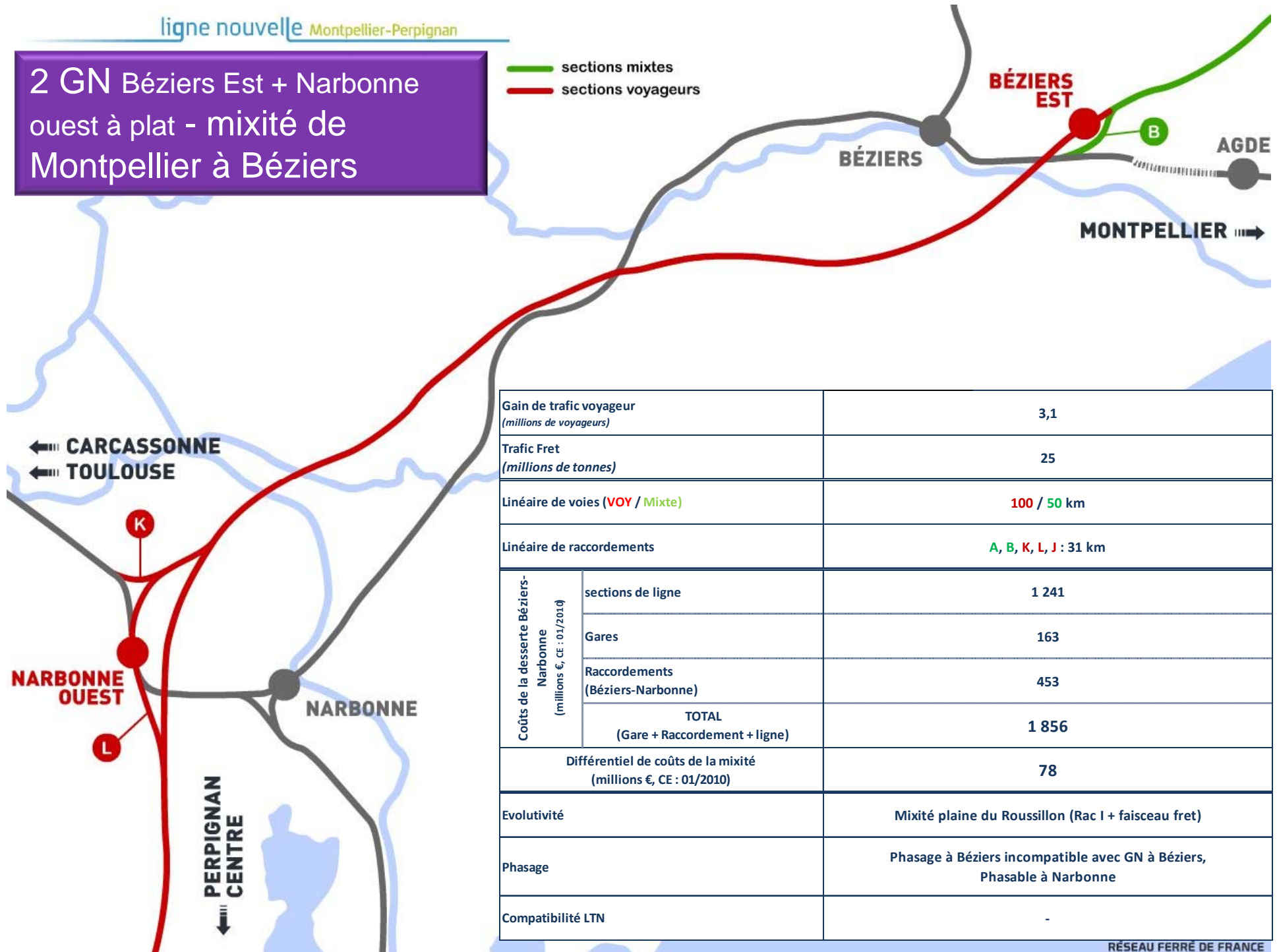
— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	0 / 153 km	
Linéaire de raccordements	A, K, L, J : 23 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 758
	Gares	290
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	449
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	2 498
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	1 180	
Evolutivité	-	
Phasage	Non phasable	
Compatibilité LTN	Incompatible avec couloir Sud	

2 GN Béziers Est + Narbonne ouest à plat - mixité de Montpellier à Béziers

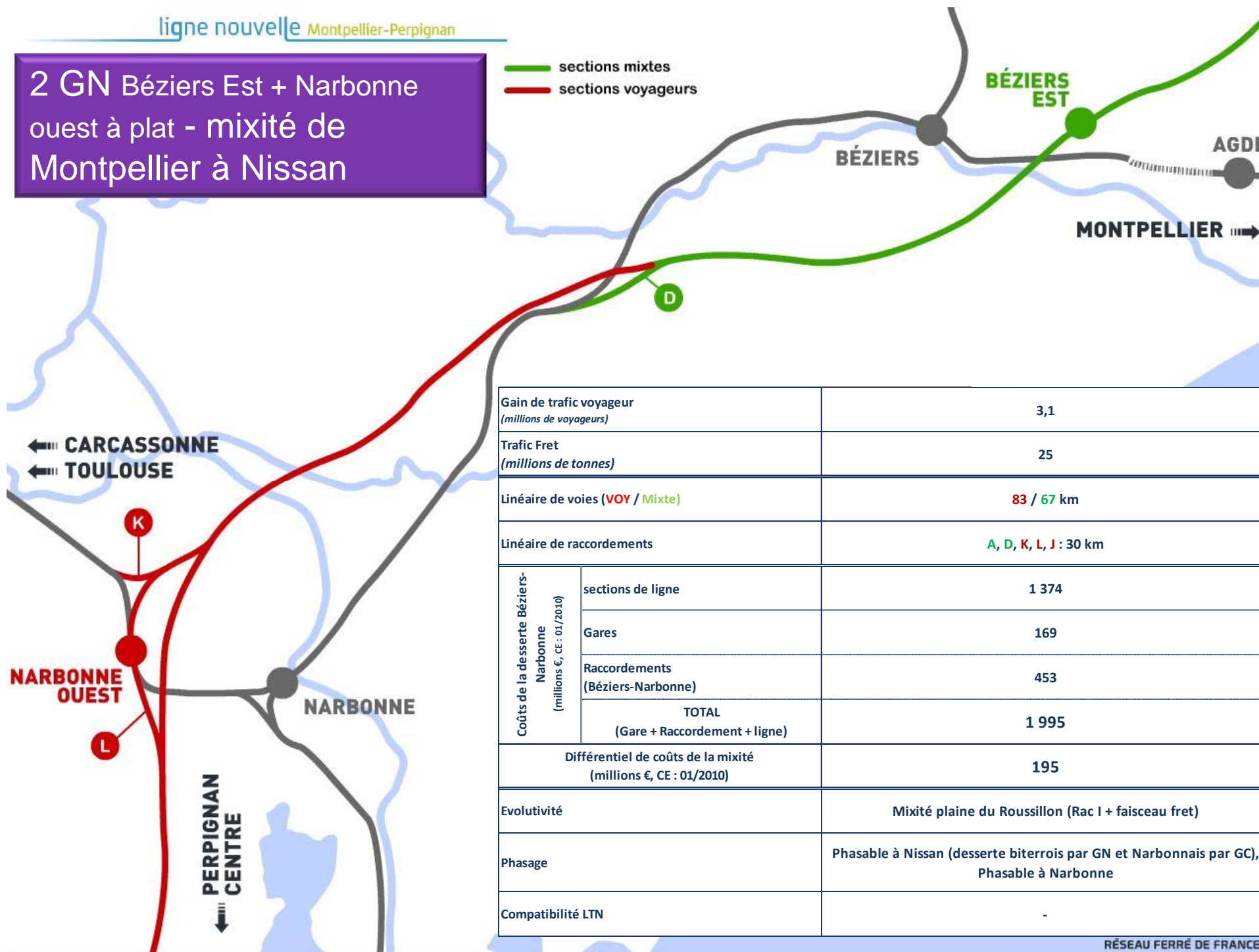
— sections mixtes
— sections voyageurs



Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	100 / 50 km	
Linéaire de raccordements	A, B, K, L, J : 31 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 241
	Gares	163
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	453
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 856
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	78	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasage à Béziers incompatible avec GN à Béziers, Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	-	

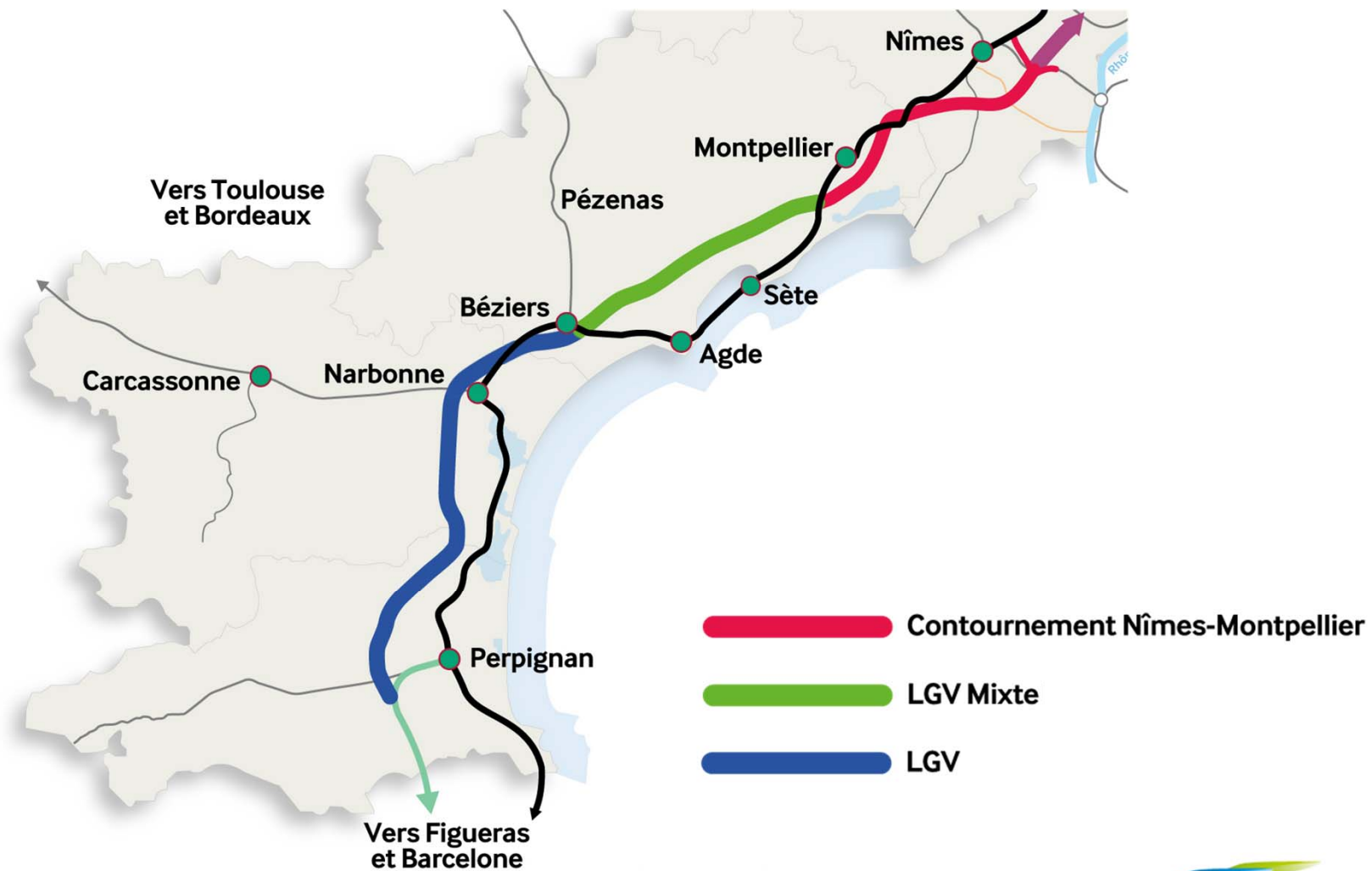
2 GN Béziers Est + Narbonne ouest à plat - mixité de Montpellier à Nissan

— sections mixtes
— sections voyageurs

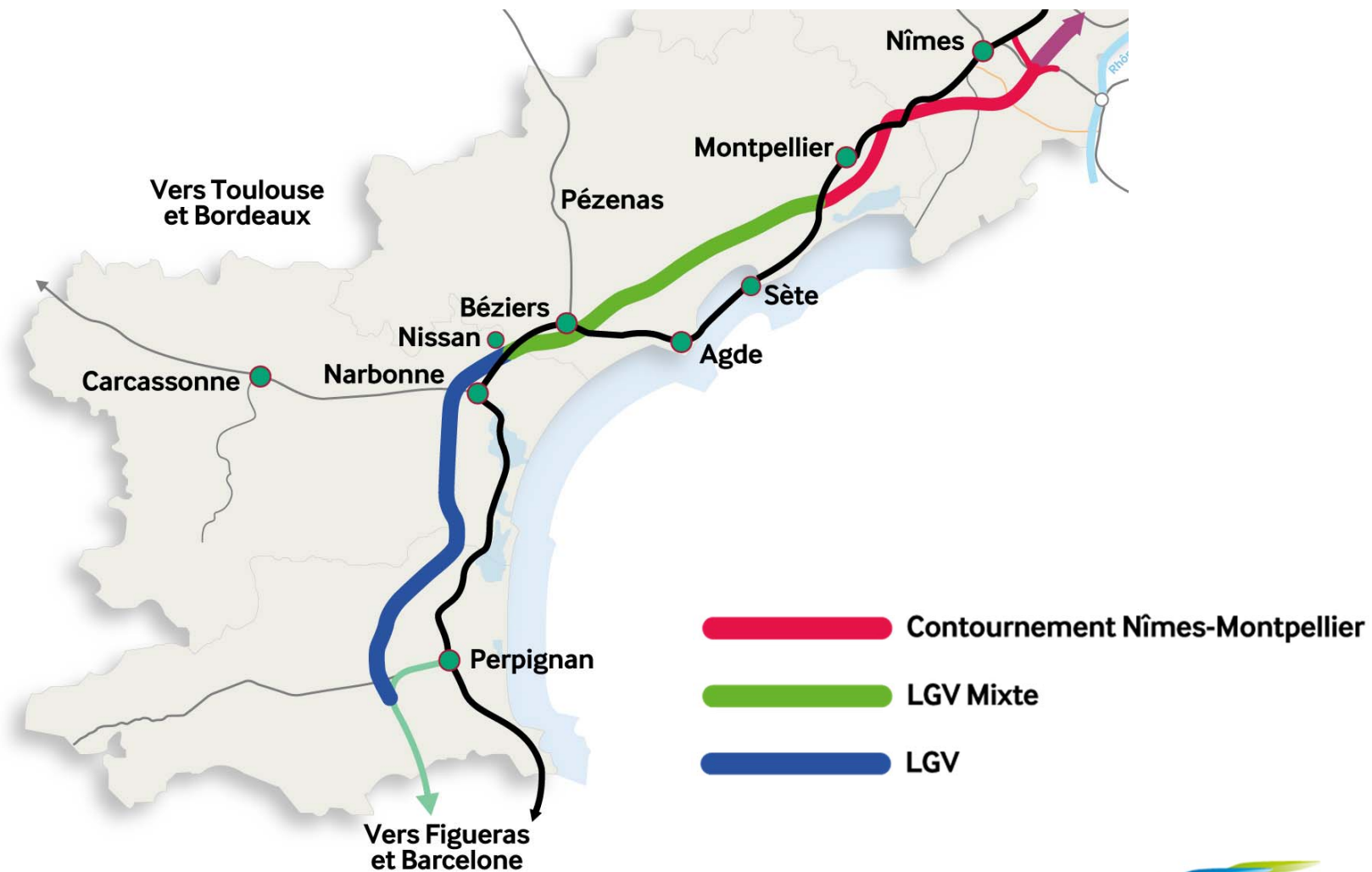


Gain de trafic voyageur (millions de voyageurs)	3,1	
Trafic Fret (millions de tonnes)	25	
Linéaire de voies (VOY / Mixte)	83 / 67 km	
Linéaire de raccordements	A, D, K, L, J : 30 km	
Coûts de la desserte Béziers-Narbonne (millions €, CE : 01/2010)	sections de ligne	1 374
	Gares	169
	Raccordements (Béziers-Narbonne)	453
	TOTAL (Gare + Raccordement + ligne)	1 995
Différentiel de coûts de la mixité (millions €, CE : 01/2010)	195	
Evolutivité	Mixité plaine du Roussillon (Rac I + faisceau fret)	
Phasage	Phasable à Nissan (desserte biterrois par GN et Narbonnais par GC), Phasable à Narbonne	
Compatibilité LTN	-	

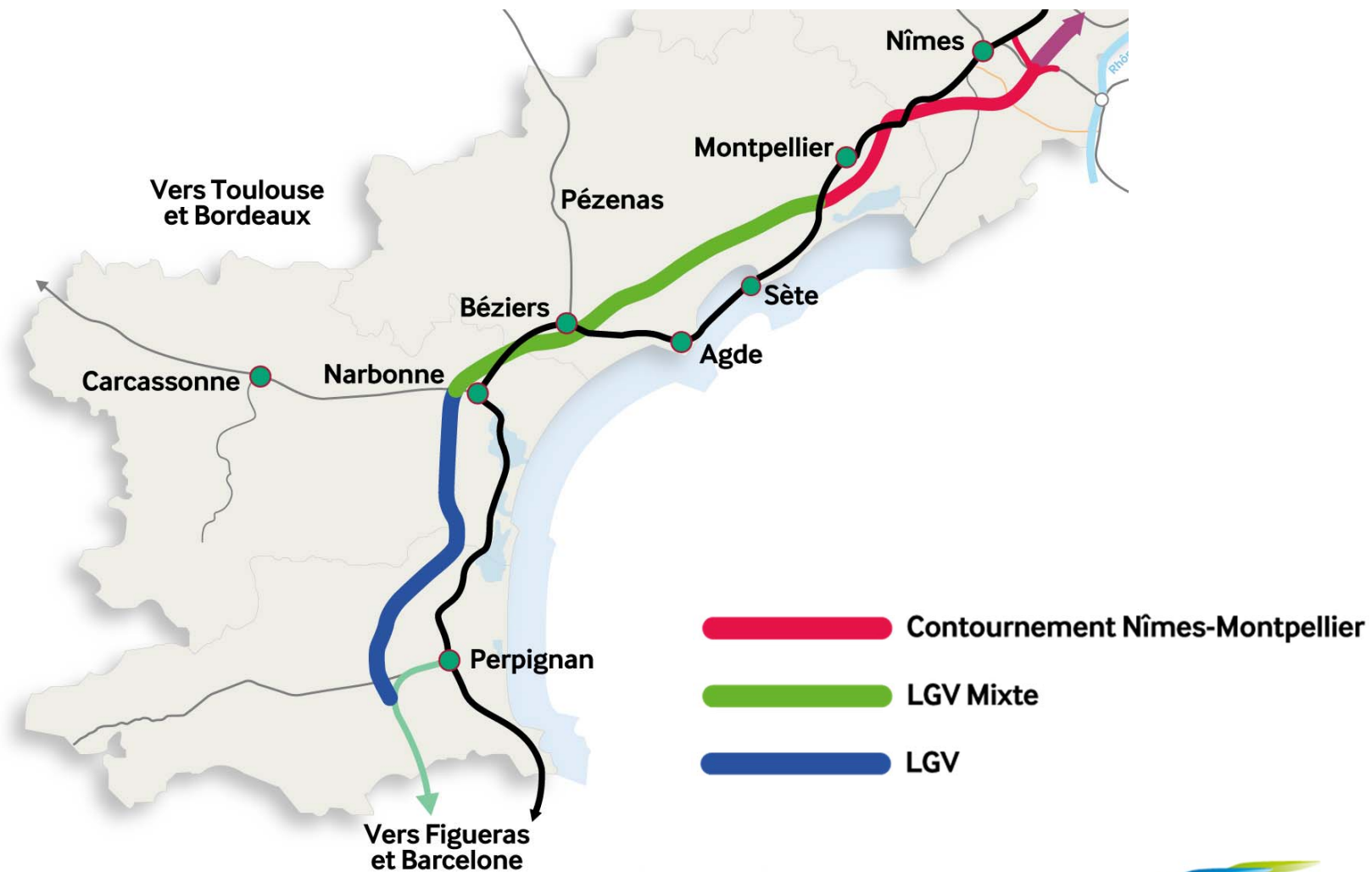
LNMP mixte de Montpellier à Béziers



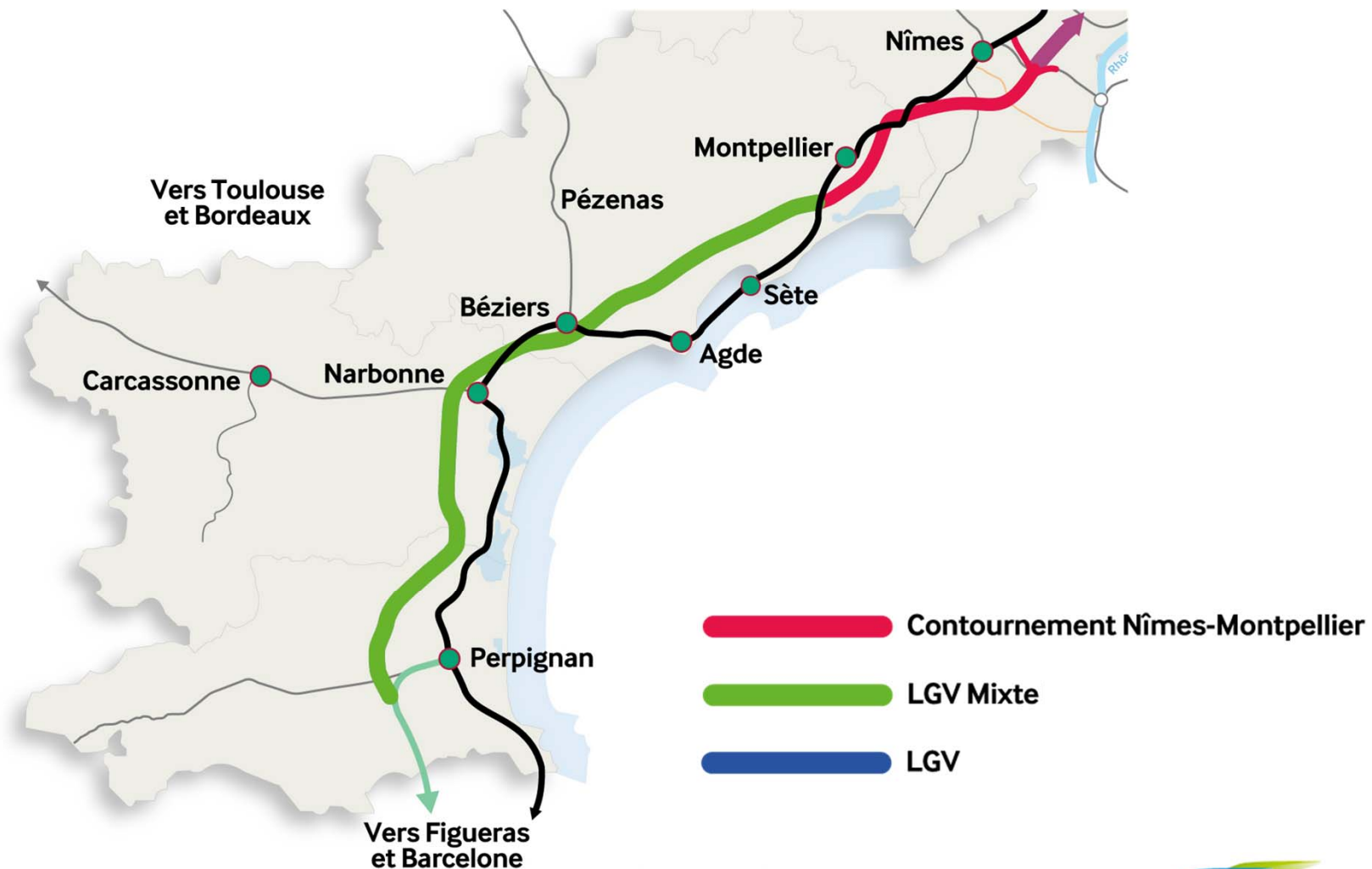
LNMP mixte de Montpellier à Nissan



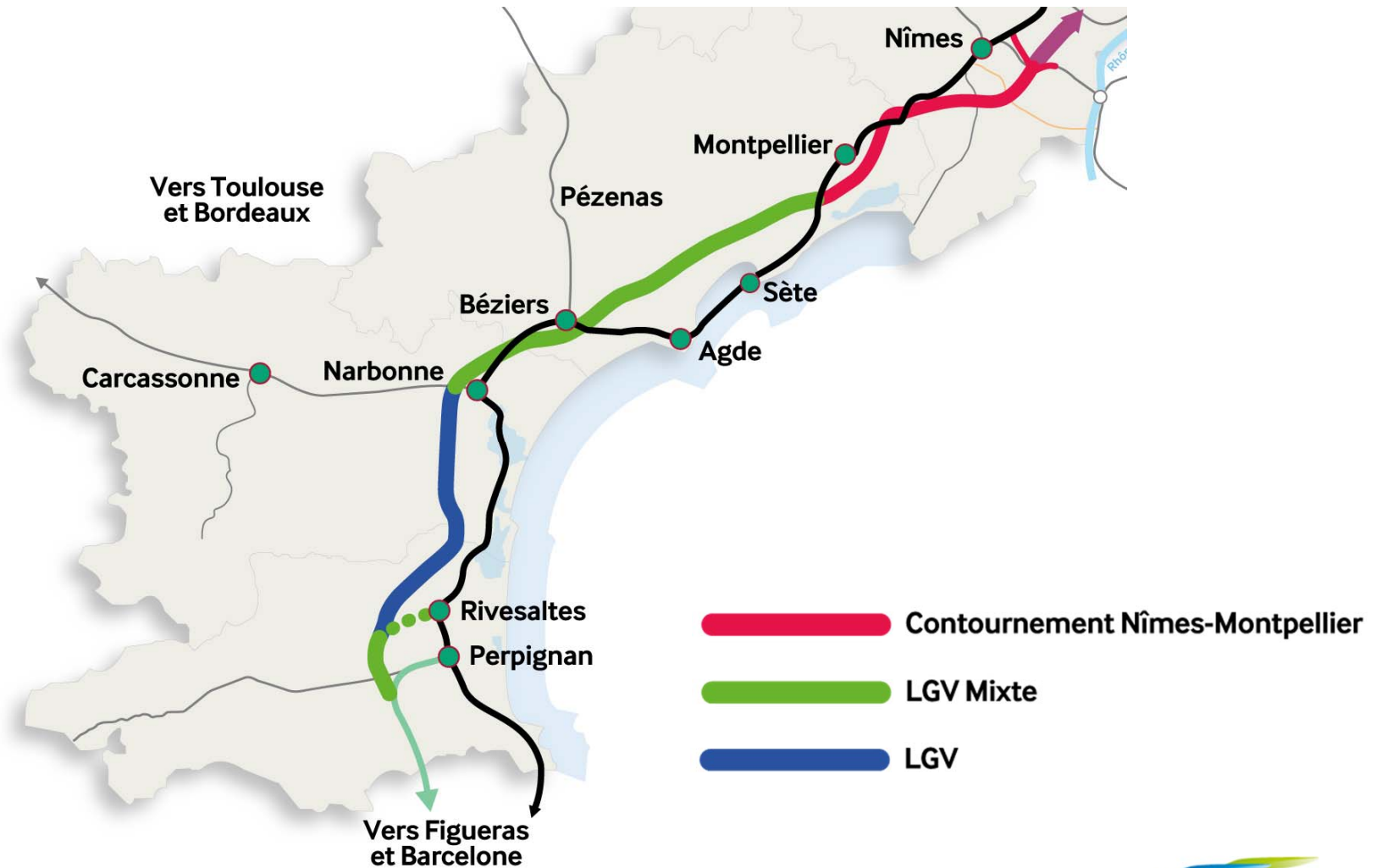
LNMP mixte de Montpellier à Narbonne



LNMP mixte de Montpellier à Perpignan



LNMP mixte dans la plaine du Roussillon



Raccordement « J » & « I »

